COMUNICATO TECNICO-GIURIDICO

Tachigrafo intelligente di seconda generazione (Gen2V2): regime transitorio OSNMA e obblighi successivi alla dichiarazione di piena operatività

Rif.: *Reg. (UE) n. 165/2014 · Reg. esec. (UE) 799/2016 · Reg. esec. (UE) 1228/2021 · Reg. esec. (UE) 980/2023*

I. PREMESSA — CONTESTO NORMATIVO

La disciplina del tachigrafo intelligente di seconda generazione trova il proprio fondamento nel Regolamento (UE) n. 165/2014, che ha introdotto il tachigrafo intelligente nel settore dei trasporti su strada, e nel Regolamento di esecuzione (UE) 799/2016, che ne detta le prescrizioni tecniche e amministrative, contenute in particolare nell'Allegato IC.

Il quadro è stato successivamente aggiornato, anche in attuazione delle modifiche introdotte dal Regolamento (UE) 1054/2020, dal Regolamento di esecuzione (UE) 1228/2021, che ha definito la nuova versione del tachigrafo intelligente, e dal Regolamento di esecuzione (UE) 980/2023, relativo al tachigrafo intelligente transitorio e all'utilizzo del servizio Galileo OSNMA.

Tali fonti disciplinano, in modo coordinato, i requisiti tecnici e amministrativi relativi alla costruzione, all'omologazione, all'installazione, al funzionamento, al controllo, alla manutenzione e alla riparazione dei tachigrafi intelligenti. In particolare, esse impongono che il dispositivo sia conforme alle specifiche tecniche contenute nell'Allegato IC del Regolamento di esecuzione (UE) 799/2016, come successivamente modificato, le quali prevedono, per i tachigrafi intelligenti di seconda generazione, l'integrazione di funzionalità avanzate di localizzazione satellitare e di autenticazione dei dati GNSS.

In questo contesto si inserisce il sistema Galileo Open Service Navigation Message Authentication, c.d. OSNMA, finalizzato a consentire l'autenticazione del segnale di navigazione satellitare e, quindi, a rafforzare l'affidabilità, l'autenticità e l'integrità delle informazioni di posizionamento registrate dal tachigrafo.

La previsione di tali funzionalità risponde all'esigenza di rendere più sicuri e verificabili i dati acquisiti dal dispositivo, anche in funzione di prevenzione e contrasto di eventuali manomissioni, alterazioni o utilizzi impropri.

Il Regolamento di esecuzione (UE) 980/2023 non ha modificato i requisiti sostanziali previsti dall'Allegato IC del Regolamento di esecuzione (UE) 799/2016, né ha sostituito il modello tecnico delineato dalla normativa

previgente. Al contrario, esso è intervenuto esclusivamente per disciplinare una situazione eccezionale e contingente derivante dal fatto che, al momento dell'entrata in vigore delle nuove specifiche tecniche, il servizio Galileo OSNMA non era ancora stato dichiarato operativo.

Trovando la normativa un limite nelle circostanze di fatto in cui si trovava il servizio Galileo, non sarebbe stato possibile richiedere l'omologazione di tachigrafi perché nessuno sarebbe stato in grado di rispondere al criterio di autenticazione OSNMA; per ovviare a questo problema tecnico il legislatore europeo ha introdotto una disciplina speciale e transitoria attraverso il Regolamento di esecuzione (UE) 980/2023, consentendo l'omologazione e l'utilizzo dei cosiddetti "tachigrafi transitori".

Si tratta di dispositivi che, pur non essendo ancora in grado di utilizzare pienamente le funzionalità OSNMA, risultano progettati in modo da poter essere successivamente aggiornati e resi conformi alle specifiche definitive, così come previsto dalla previgente disciplina che regola in modo uniforme come i tachigrafi intelligenti devono essere costruiti, approvati, installati, controllati, utilizzati e riparati.

La deroga introdotta dal Regolamento (UE) 2023/980 trova pertanto il proprio fondamento esclusivamente nell'indisponibilità temporanea del servizio OSNMA e non già in una modifica permanente dei requisiti tecnici richiesti al tachigrafo.

La natura eccezionale della disciplina emerge dallo stesso regolamento, il quale individua espressamente nel raggiungimento della piena operatività del servizio Galileo OSNMA il presupposto per il superamento del regime transitorio.

È lo stesso regolamento che introduce l'omologabilità dei tachigrafi transitori a prevedere che, una volta che il servizio OSNMA verrà dichiarato pienamente operativo, verrà meno la ragione giustificatrice della deroga.

Il sistema OSNMA è stato dichiarato ufficialmente operativo il 24 luglio 2025. Da tale data ha cominciato a decorrere il periodo transitorio di 5 mesi previsto dalla normativa, al termine del quale, il 24 dicembre 2025, sono diventati pienamente applicabili gli obblighi di conformità al sistema OSNMA.

Essendo ufficialmente venuto meno il limite fattuale di indisponibilità del servizio Galileo, il regime transitorio deve ritenersi esaurito e torna a trovare piena applicazione la disciplina ordinaria dettata dal Regolamento (UE) n. 165/2014, dal Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 e dal Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228.

Si ritiene, pertanto, che da tale momento il tachigrafo debba essere conforme a tutti i requisiti tecnici previsti dall'Allegato IC, compresi quelli relativi all'utilizzo delle funzionalità OSNMA e all'autenticazione delle informazioni di navigazione satellitare.

Dall'insieme delle previsioni sopra elencate, emerge che la possibilità di aggiornamento prevista per i tachigrafi transitori non rappresenta una mera facoltà rimessa alla discrezionalità dell'utilizzatore, bensì costituisce il presupposto tecnico che ha consentito al legislatore europeo di ammettere temporaneamente dispositivi non ancora pienamente conformi alle specifiche definitive.

Venuto meno il presupposto della deroga, l'adeguamento del dispositivo alle specifiche ordinarie previste dall'Allegato IC costituisce la naturale conseguenza del ripristino del regime normativo generale.

Data questa premessa sulla cornice normativa, si andrà, ora, ad analizzare nel dettaglio quelle che vengono considerate le previsioni più rilevanti per comprendere la sorte dei tachigrafi cosiddetti transitori alla cessazione del periodo di deroga.

II. IL TACHIGRAFO DI TRANSIZIONE

Come già anticipato, il Reg. esec. (UE) 980/2023 del 16 maggio 2023 ha modificato l'Allegato IC del Reg. 799/2016 introducendo l'Appendice 17, intitolata *«Disposizioni transitorie relative all'uso dell'OSNMA da parte dei tachigrafi»*.

Detto Regolamento ha contestualmente definito la categoria dei tachigrafi "transitori" come dispositivi Gen2V2, dotati di hardware predisposto per OSNMA, ma che ignorano il segnale OSNMA in attesa che il servizio Galileo sia pienamente operativo e che possono essere adeguati con un aggiornamento software senza interventi hardware.

Il carattere transitorio della disciplina del tachigrafo che ignora il segnale OSNMA emerge in maniera chiara dai seguenti considerando di cui al Reg. 980/2023:

§ REG. ESEC. (UE) 980/2023, CONSIDERANDO 7

«I primi tachigrafi intelligenti di seconda versione dovrebbero essere omologati sulla base del segnale nello spazio e del materiale crittografico dell'OSNMA disponibili per la fase di prova pubblica del servizio. Al fine di garantire che il conducente non sia disturbato dopo la modifica del segnale operativo nello spazio, tali tachigrafi dovrebbero ignorare l'OSNMA fino a quando non potranno essere aggiornati per utilizzare appieno tale servizio. Ciò crea un periodo di transizione per i tachigrafi intelligenti di seconda versione per quanto riguarda l'uso dell'OSNMA.»

§ REG. ESEC. (UE) 980/2023, CONSIDERANDO 9

«Una volta effettuata la dichiarazione di servizio OSNMA, si prevede che non saranno necessarie modifiche dell'hardware per consentire ai tachigrafi di funzionare con il servizio OSNMA operativo. Dovrebbe pertanto essere possibile aggiornare il software di un tachigrafo di transizione per utilizzare appieno l'OSNMA non appena sarà disponibile.»

§ REG. ESEC. (UE) 980/2023, CONSIDERANDO 10

«Alla luce dei futuri sviluppi riguardanti la disponibilità e il funzionamento dell'OSNMA, la possibilità di aggiornare il tachigrafo in un'officina o eventuali tecniche di manipolazione del tachigrafo rilevate sul campo, la Commissione può riesaminare l'opportunità di rivedere le

specifiche tecniche, compresa l'opportunità di imporre l'uso completo delle capacità dell'OSNMA per il tachigrafo intelligente di transizione.»

§ REG. ESEC. (UE) 2023/980, CONSIDERANDO 12

«Le autorità di controllo dovrebbero essere in grado di riconoscere, una volta terminato il periodo di transizione, se il tachigrafo intelligente installato è dotato di una versione software che gli consente di utilizzare l'OSNMA di Galileo.»

A parere degli scriventi, il quadro normativo sopra delineato e i considerando 7, 9 e 12 del Reg. 2023/980 qui riportati, portano a ritenere che sussista la necessità di un adeguamento dei tachigrafi transitori alle specifiche tecniche oggi vigenti per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi intelligenti.

Il considerando 10, invece, introduce una clausola precauzionale. Esso prevede, infatti, che la Commissione possa intervenire qualora si verifichino determinati eventi che rendano necessario ri-esaminare la decisione di imporre l'uso completo delle capacità dell'OSNMA (ovviamente, presupposto per un riesame di una decisione è che la decisione sia già stata presa, come appare nel caso che ci occupa).

L'implicazione logica è che se OSNMA funziona, se gli aggiornamenti in officina sono fattibili e non emergono problemi di manipolazione, non vi è necessità di un intervento normativo aggiuntivo, perché il sistema già funziona così come programmato inizialmente. La clausola assume dunque come regola ordinaria l'esecuzione dell'aggiornamento, occupandosi soltanto delle ipotesi eccezionali in cui esso non possa essere effettuato per ragioni tecniche o di sicurezza impreviste.

Altrettanto significativo, in questo senso, è il considerando 12 che prevede che le autorità di controllo dovrebbero essere in grado di riconoscere, una volta terminato il periodo di transizione, se il tachigrafo intelligente installato è dotato di una versione software che gli consente di utilizzare l'OSNMA di Galileo. Se l'aggiornamento fosse irrilevante sul piano della conformità, non vi sarebbe alcuna ragione per attribuire alle autorità di controllo la capacità di verifica dell'aggiornamento in questione.

Alla luce di quanto sin qui analizzato, appare chiaro che la disciplina dettata dal Reg. esec. (UE) 980/2023 rappresentava una deroga temporanea dovuta all'indisponibilità del sistema Galileo. Una volta dichiarato pienamente operativo il servizio OSNMA, i tachigrafi Gen2V2 devono rispettare i requisiti di cui all'allegato IC del Reg. 165/2014 con le sue integrazioni e modificazioni.

III. DUBBI INTERPRETATIVI

Nonostante l'impianto normativo appaia chiaro a parere di chi scrive, va dato atto che ad oggi non esiste una certezza interpretativa sul tema a causa di alcuni aspetti che generano dubbi e perplessità sull'obbligatorietà dell'aggiornamento software che permette la piena utilizzabilità delle funzionalità OSNMA.

Innanzitutto, va chiarito che non esiste un termine specifico per l'aggiornamento del software del tachigrafo di transizione e, di conseguenza, non sono previste sanzioni nel caso in cui oggi si trovi in circolazione un tachigrafo transitorio, legittimamente installato nel periodo di deroga e, ad oggi, non ancora aggiornato.

Il tachigrafo transitorio, infatti, è stato omologato ai sensi dell'Allegato IC modificato dal Reg. 980/2023, e l'art. 19 del Reg. 165/2014 vieta agli Stati membri di ostacolare la circolazione dei veicoli muniti di apparecchi recanti il marchio di omologazione. L'omologazione transitoria non è stata formalmente revocata, pertanto, risulta attualmente pienamente legittima.

In tal senso, merita di essere evidenziata la circostanza per cui la bozza del Reg. 980/2023 conteneva un considerando (9) di questo tenore: *«è opportuno che l'aggiornamento software avvenga al più tardi alla prima taratura dell'unità a seguito della fine del periodo transitorio»*; questo considerando non compare nel testo definitivo, pertanto, non è attualmente possibile determinare se l'intenzione del Legislatore fosse quella di non imporre tale onere agli operatori del settore o se, semplicemente, non si ritenesse necessario formulare una previsione così specifica visto il quadro generale così come sopra delineato.

Alla luce della disciplina così delineata, ben si comprende che in un contesto come questo è possibile stabilire con certezza alcune casistiche nelle quali è sicuramente necessario procedere all'installazione di tachigrafi definitivi:

Prima immatricolazione successiva al 24 dicembre 2025

Il TRA_023 contenuto nel Reg. 980/2023 è la norma direttamente applicabile: stabilisce che le unità transitorie *«possono essere montate su veicoli immatricolati per la prima volta»* solo fino alla data limite del 24 dicembre 2025. Trascorsa tale data, nessun veicolo soggetto all'obbligo di tachigrafo può essere immatricolato per la prima volta con un dispositivo transitorio. Il veicolo dovrà essere dotato di un tachigrafo Gen2V2 nella versione definitiva, con OSNMA attivo, in piena conformità all'Allegato IC vigente ai sensi dell'art. 3, par. 4, del Reg. (UE) 165/2014 e dell'art. 1, par. 2, del Reg. esec. (UE) 799/2016.

Sostituzione di tachigrafo successiva al 24 dicembre 2025

Quando un tachigrafo (anche transitorio) deve essere sostituito a causa di guasto, furto o altro evento successivo al 24 dicembre 2025, il dispositivo sostitutivo deve essere obbligatoriamente un tachigrafo definitivo. La base normativa è la medesima del caso precedente: il TRA_023 del Reg. 980/2023 ha chiuso la finestra temporale entro cui era consentita la posa di tachigrafi transitori, con la conseguenza che qualsiasi nuova installazione, indipendentemente dal motivo, deve rispettare le specifiche vigenti dell'Allegato IC.

Prima installazione su veicolo precedentemente esente

Qualora un veicolo precedentemente non soggetto all'obbligo di tachigrafo vi rientri successivamente, ad esempio per effetto di modifiche alla normativa di applicazione, incluse le nuove disposizioni per gli LCV in vigore dal 1° luglio 2026, e la prima installazione avvenga dopo il 24 dicembre 2025, il dispositivo da installare deve essere definitivo. La data determinante è quella di prima attivazione/installazione del tachigrafo, non quella di immatricolazione del veicolo.

In tutte e tre le casistiche qui esaminate, è il momento della posa che determina quali specifiche tecniche si applicano, ai sensi del combinato disposto del TRA_023 del Reg. 980/2023 che ha determinato con chiarezza il

termine oltre il quale non possono più essere installati tachigrafi transitori e dell'art. 1, par. 2, del Reg. esec. (UE) 2016/799 che prevede *«La costruzione, il collaudo, l'installazione, l'ispezione, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi intelligenti e dei loro componenti soddisfano le prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1C del presente regolamento.»*

IV. I TACHIGRAFI TRANSITORI GIÀ IN CIRCOLAZIONE: ANALISI NORMATIVA E RISCHIO OPERATIVO

Come già sopra evidenziato, per questi veicoli non esiste una norma che fissi espressamente una scadenza per l'aggiornamento, ma occorre una visione prudenziale e conforme ai principi che regolamentano la materia, per operare con consapevolezza nel contesto normativo.

In tal senso, l'Appendice 17 del Reg. esec. (UE) 980/2023 stabilisce:

> **§ REG. ESEC. (UE) 980/2023 — APPENDICE 17**
>
> *«Le unità elettroniche di bordo di transizione non sono tuttavia in grado di autenticare i messaggi di navigazione disponibili dopo la dichiarazione di servizio OSNMA, a causa del necessario aggiornamento del materiale crittografico nell'unità elettronica di bordo. È necessario applicare un adeguato aggiornamento software, in modo che tali unità elettroniche possano iniziare a utilizzare l'OSNMA e soddisfare tutti i requisiti dell'allegato IC e delle relative appendici da 1 a 16.»*

La locuzione *«è necessario applicare un adeguato aggiornamento software»* non è una mera descrizione tecnica: è la premessa di un obbligo di risultato, quello di "soddisfare tutti i requisiti dell'Allegato IC".

In altri termini, il testo afferma che senza l'aggiornamento software il tachigrafo non soddisfa i requisiti dell'Allegato IC: e soddisfarli è un obbligo che discende direttamente dall'art. 1, par. 2, del Reg. esec. (UE) 799/2016, il quale stabilisce che i tachigrafi devono essere conformi in via continuativa all'Allegato IC. Non si tratta di una conformità cristallizzata solo al momento dell'omologazione, ma di un'esigenza di adeguatezza permanente.

Da qui, discende una lettura complessiva che inevitabilmente porta a considerare il Controllo Periodico quale momento determinante della vita dei tachigrafi di transizione già installati nel periodo di deroga.

L'art. 23 del Reg. (UE) 165/2014, recante la disciplina delle ispezioni periodiche dei tachigrafi, con cadenza almeno biennale, dispone che le officine autorizzate effettuino un'ispezione sul tachigrafo al fine di valutarne, tra le altre cose, il corretto funzionamento; al termine viene rilasciato un attestato di conformità.

In tal senso, se l'Allegato IC include oggi tra i requisiti funzionali del tachigrafo l'autenticazione dei dati GNSS tramite OSNMA e si tratta di tachigrafo installato nel periodo di transizione, per poterlo considerare correttamente funzionante si ritiene che esso debba essere aggiornato in modo da rispondere ai requisiti di cui all'Allegato IC.

Si tratta di un dispositivo già pensato per essere conforme alla disciplina oggi vigente, che per definizione doveva essere in grado di recepire il segnale OSNMA con un semplice aggiornamento e senza interventi hardware; pertanto, un tachigrafo transitorio non aggiornato che ignora il segnale OSNMA e non autentica i dati di posizionamento secondo le specifiche vigenti, si ritiene che non possa essere considerato correttamente funzionante sulla base di tutti i requisiti stabiliti dalla normativa europea che disciplina la materia.

Per tale ragione, è ragionevole ritenere decisivo ai fini dell'aggiornamento il momento del primo controllo periodico che avvenga dopo il 24 dicembre 2025.

V. CONCLUSIONI OPERATIVE

Alla luce dell'analisi svolta, chi scrive trae le seguenti conclusioni operative.

ORGANI DI CONTROLLO

Sul piano della circolazione ordinaria, non esiste un termine esplicito e sanzionabile entro cui i tachigrafi transitori già installati debbano essere aggiornati: manca una norma che fissi una scadenza determinata e una fattispecie illecita sufficientemente definita per i veicoli già in circolazione. Agli organi di controllo, pertanto, si sconsiglia di elevare sanzioni per la mera circolazione di veicoli con tachigrafo transitorio, fino a che il legislatore europeo o nazionale non intervenga con una norma esplicita che vada a regolamentare la materia.

OFFICINE AUTORIZZATE

Sul piano dell'ispezione periodica, il quadro è diverso e più critico. L'art. 23 del Reg. (UE) 165/2014 impone al tecnico di verificare la conformità del tachigrafo alle specifiche tecniche vigenti. Un tachigrafo transitorio non aggiornato non autentica il segnale OSNMA di Galileo e quindi non soddisfa pienamente i requisiti dell'Allegato IC nella versione attualmente in vigore. Il tecnico che rilasci un attestato di conformità senza aver valutato e documentato questa situazione rischia di attestare una circostanza non rispondente al vero. In questa prospettiva, si raccomanda alle officine autorizzate di: verificare sistematicamente, in sede di ogni ispezione periodica, lo stato di aggiornamento del tachigrafo rispetto all'OSNMA; informare l'impresa cliente della situazione; ove tecnicamente possibile, procedere all'aggiornamento software; ove ciò non sia possibile, rilasciare adeguata documentazione che giustifichi l'impossibilità di procedere all'aggiornamento.

IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

Le imprese di autotrasporto dovrebbero verificare con la propria officina di riferimento lo stato

(transitorio o definitivo) dei tachigrafi installati sulla flotta. È importante essere consapevoli che in sede di ispezione periodica il tecnico è tenuto a valutare la conformità all'Allegato IC vigente: un tachigrafo transitorio non aggiornato presenta un profilo di potenziale non conformità rispetto ai requisiti OSNMA. Si raccomanda di richiedere all'officina di procedere all'aggiornamento software ove tecnicamente possibile nel corso della prossima revisione biennale.



Yuri Merli

CEO: SIAK SISTEMI S.R.L.



Avv. Irina Mullishi

STUDIO LEGALE MULLISHI